Deutscher Bundestag **Drucksache 18/12536**

18. Wahlperiode 30.05.2017

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10747 –

Investitionsstau auflösen – Zukunft des ÖPNV sichern – Jetzt die Weichen für den öffentlichen Verkehr von morgen stellen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, dem zufolge die Bundesregierung durch den Deutschen Bundestag aufgefordert werden soll, bestimmte Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu treffen. Der Antrag sieht im Wesentlichen die folgenden Forderungen an die Bundesregierung vor: erstens aus dem bisherigen Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) ein „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ zu entwickeln, zweitens eine Bund-Länder-Kommission zur Zukunft des ÖPNV einzurichten, drittens Zugangsbarrieren durch als zu kompliziert empfundene Tarifbestimmungen abzubauen sowie viertens den Einsatz von Elektromobilität und automatisiertem Fahren im ÖPNV zu fördern.

B. Lösung

Ablehnung des Antragsmit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 18/10747 abzulehnen.

Berlin, den 17. Mai 2017

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert	**Sebastian Hartmann**
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Sebastian Hartmann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/10747** in seiner 228. Sitzung am 30. März 2017 in erster Lesung beraten und dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung überwiesen. Außerdem hat er ihn zur Mitberatung an den Haushaltsausschuss und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem vorgelegten Entschließungsantrag soll die Bundesregierung aufgefordert werden, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Bestandteil der Daseinsvorsorge sowie als klimaschonenden, effizienten und kostengünstigen Verkehrsträger durch ein Zukunftsprogramm Nahverkehr zu erhalten und zu verbessern. Erstens soll das bisherige Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) zu einem „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ ausgebaut werden. Dem Antrag zufolge stoße der ÖPNV in den Ballungsräumen zunehmend an Leistungsgrenzen, während in ländlichen Räumen nur noch eine lückenhafte Anbindung bestehe. Die im GVFG-Bundesprogramm vorgesehenen Mittel reichten für die Erhaltung und den Ausbau des ÖPNV nicht aus; es würde mit den vorgesehenen Mitteln mehr als 20 Jahre dauern, die dort aufgelisteten Vorhaben umzusetzen. Aus diesem Grund sollten die Mittel auf jährlich 1 Mrd. Euro aufgestockt und befristet auf 10 Jahre für Ersatzinvestitionen geöffnet werden. Die kommunalen Verkehrsunternehmen sollten zudem zu Rücklagen für Sanierung und Erhalt der durch Bundesmittel geförderten Infrastruktur verpflichtet werden. Zweitens soll eine Bund-Länder-Kommission „Zukunft des öffentlichen Verkehrs“ Verbesserungsvorschläge erarbeiten, insbesondere zur Finanzausstattung, zur angemessenen Versorgung ländlicher Räume durch Mindestbedienstandards sowie zur Förderung alternativer Bedienformen wie z.B. des Carsharings. Drittens fordert der Antrag, Tarifbestimmungen zu vereinfachen, da zu komplizierte und uneinheitliche Tarifbestimmungen ein wesentliches Zugangshindernis für viele Bürgerinnen und Bürger darstellten. Hierzu sollen in einem ersten Schritt bundesweit einheitliche Vertriebsstandards, mittel- bis langfristig sodann ein „Deutschlandtarif“ entwickelt werden. Eine „Mobilitätskarte“ soll Fahrgästen ermöglichen, ihr eigenes „Mobilitätsmenü“ zusammen zu stellen. Viertens soll die nach Auffassung der Antragsteller einseitige Förderung der Elektromobilität und des automatisierten Fahrens im Pkw-Bereich zugunsten des ÖPNV ergänzt werden; insbesondere durch ein Marktanreizprogramm für Elektrobusse sowie Pilotprojekte und Feldversuche mit autonomen ÖPNV-Fahrzeugen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat die Vorlage in seiner 106. Sitzung am 17. Mai 2017 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, die Ablehnung des Antrages auf Drucksache 18/10747 zu empfehlen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 118. Sitzung am 17. Mai 2017 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, die Ablehnung des Antrages auf Drucksache 18/10747 zu empfehlen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat in seiner 112. Sitzung am 17. Mai 2017 über den Antrag auf Drucksache 18/10747 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, die Steuerung des ÖPNV durch die Länder habe sich bewährt; auch die Finanzierung liege nach den Regelungen des GG in der Verantwortung der Länder. Zudem seien seitens der Bundesregierung bereits mit Pilotprojekten für den ländlichen Raum, dem Carsharinggesetz sowie Förderprogrammen für E-Busse und E-Tickets wesentliche Forderungen des Antrags verwirklicht. Unabhängig davon habe man die Regionalisierungsmittel auf beinahe 1 Mrd. Euro und die Dynamisierungsrate auf 1,8 Prozent erhöht. Es sei vereinbart, die GVFG-Mittel über das Jahr 2019 hinaus weiter zu führen sowie die Bundesmittel im Rahmen des Länderfinanzausgleiches aufzustocken. Insgesamt erhöhe der Bund seine Leistungen an die Länder somit zum Jahr 2020 um beinahe 20 Mrd. Euro.

Die **Fraktion der SPD** betonte, dass die Vorschläge des Antrags in die richtige Richtung gingen, auch teile man grundsätzlich die Analyse, dass die Mittel aus dem GVFG-Programm nicht ausreichten. Allerdings seien wesentliche Verbesserungen bereits durch die Bundesregierung erreicht worden. So habe man die Regionalisierungsmittel für den schienengebundenen Personennahverkehr gegenüber dem Jahr 2014 erhöht und damit einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV geleistet. Für die aktuelle Wahlperiode gelte es, den Koalitionsvertrag mit der Fraktion von CDU/CSU und die erzielte Einigung über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen anzuerkennen; für die kommende Wahlperiode sehe man jedoch ebenfalls noch Bedarf für weitere Maßnahmen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** führte aus, es nütze wenig, wenn die Koalitionsfraktionen die notwendigen Maßnahmen bloß erkennen würden, ohne entsprechend zu handeln. Ihre Fraktion unterstütze den Antrag vollständig; die große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger wünsche sich laut einer Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) nicht nur einen Erhalt, sondern einen Ausbau des ÖPNV. Wichtig hierfür sei es, die Mittel planungssicher bereit zu halten und auch der Höhe nach zu dynamisieren. Ergänzend bedürfe es zudem einer Senkung der Fahrpreise, die im Verhältnis zu Parkgebühren zu hoch seien, langfristig in Richtung eines Nulltarifs. Schließlich sei es effizienter, die Busflotte zu elektrifizieren, da es weniger Busse als Pkw gebe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erwiderte, die Regionalisierungsmittel kämen der Angebotsstruktur, nicht jedoch der Infrastruktur zugute. Hierfür stünden nur die GVFG-Mittel zur Verfügung, die indes seit 1997 nicht erhöht worden seien; aufgrund der Inflation stünden heute faktisch weniger Mittel zur Verfügung. Der jährliche Finanzbedarf von 1 Mrd. Euro sei keineswegs zufällig gewählt, sondern entspreche dem zur Realisierung der im GVFG vorgesehenen Vorhaben und zum Abbau des Sanierungsstaus notwendigen Finanzbedarf. Gemäß Artikel 125c GG stehe die Erhöhung dieser Mittel in der Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers. Darüber hinaus gehe es darum, durch Mindeststandards bezüglich des ÖPNV gleichwertige Lebensverhältnisse im ganzen Bundesgebiet zu erzielen. Ferner müssten die digitalen Angebote schneller verbessert und vereinheitlicht werden.

Berlin, den 17. Mai 2017

Sebastian Hartmann
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.